XL motocross web magazine
//02//12
222x6=
Antonio Cairoli

Ultra CELL™

XL motocross web magazine

INDEX

Magic
Moment
La "maledetta rete verde" che ogni volta gioca brutti scherzi ai piloti che ci rimangono impigliati. La "vittima predestinata", questa volta è la bella Monsterina di turno che agevolmente riesce a scavalcare l'ostacolo.
XL

Magic **Moment**

Tommy Searle ha fatto “fuoco e fiamme” a Teutschenthal vincendo le due manche in programma, dopo che Herlings gli aveva soffiato vittoria e titolo a Faenza.

XL

MONSTER
ENERGY
FINISH

Magic **Moment**

Colori, luci e suoni: questo è il panorama che accoglie gli addetti ai lavori e il pubblico durante le gare del mondiale MX. Spettacolo allo stato puro.

XL

Magic **Moment**

Ricevere il premio del migliore sul gradino più alto del podio, riceverlo davanti al tuo pubblico, ma soprattutto riceverlo dalle mani di tuo padre, non ha prezzo. Per tutto il resto c'è Antonio Cairoli, premiato da babbo Benedetto.

XL

INVESTMENT
TRADE BANK
MONSTER
ENERGY
TVE SPORT
PIRELLI
KTM
SIDI
SCOTT
CAIROLI
222
SIXPACK TONY!
MX1 WORLD CHAMPION 2012
ROCKSTAR
ENERGY DRINK
SUZUKI
MOTUL
BRUT
airoh

Magic **Moment**

La fatica stampata sul volto di Ryan Dungey durante il 66emo Motocross delle Nazioni è l'emblema della gara del Team USA a Lommel. Sconfitti, ma con onore, preparano la rivincita per il prossimo anno. Statene certi.

XL

Magic **Moment**

Un uomo solo al traguardo? Errore. Questa volta tocca alla tanto bella, quanto veloce Livia Lancelot, che ha vinto entrambe le manche dell'ultima prova del Mondiale femminile in Germania. Arrivo a braccia alzate, da incorniciare.

XL

ROCKSTAR
ENERGY DRINK
Kawasaki
NGK
114

Red Bull
Airoh
Airoh
Red B

Lezione di matematica 222x6= Antonio Cairoli

Testo **Enzo Tempestini**
Foto **C. Cabrini / E. Tempestini**

Il campione siciliano conquista il sesto alloro iridato a Faenza in un tripudio di bandiere tricolori e vessilli arancioni. Herlings sale sul tetto del mondo della MX2.

Bull
Airoh

MX-LIFE.TV
MONSTER
ИНВЕСТТОРГБАНК
www.itb.ru
SIXPACK
TONY!
2012

2012
MX1 WORLD
CHAMPION
SIXPACK
TONY!
CAIROLI
222
GREAT JOB
MONSTER
SIXPACK
TONY!
2012
MX1 WORLD
CHAMPION

2012
MX1 WORLD
CHAMPION
KTM
SIXPACK
TONY!

READY TO RACE
>> www.ktm.com
CAIROLI
222
KTM
GREAT JOB
KTM TEAM!
SIXPACK
TONY!
2012
MX1 WORLD
CHAMPION

Mancava solo la matematica a decretare definitivamente il sesto successo mondiale di Tony Cairoli e dopo la prima manche di Faenza, anche questo “tabù” è decaduto. Antonio è stato incoronato per la sesta volta in carriera, Campione del Mondo. Per la prima volta, Tony si è aggiudicato il titolo in Italia, nella sua Italia, quella che tiene nel cuore. A quell’Italia, Tony ha voluto anche regalare il successo pieno, quello che poi ti permette di salire sul podio, al centro, e ascoltare con orgoglio e commozione l’inno nazionale. Una situazione alla quale Antonio teneva e molto, e si è visto nel corso della seconda manche quando, gia titolato e anche forse un po’ “allegro” per i bagordi di fine gara1, si è impegnato fino in fondo per non dare la possibilità a Chris Pourcel di fargli “lo sgarro” e di portargli via il successo di fronte il pubblico di casa. Una carriera, quella di Tony, memorabile, come memorabile è la stagione 2012, un’altra stagione di record. I numeri parlano chiaro: Antonio è stato imbattibile, fin dalla prima prova della stagione. Anche la sfortuna ci ha provato (leggi GP di Svezia) ma non c’è stato nulla da fare. A Faenza si sono arresi tutti, a iniziare dalla matematica che, ultima a cedere si è inchinata ai numeri del campione.

E questi sono i numeri che sintetizzano lo strapotere di Tony in questo 2012, da record:

(numeri rilevati prima del GP di Teutschenthal)

10 pole position,
307 giri percorsi in testa,
19 manche vinte,
8 “doppiette”,
10 GP conquistati,
6 GP vinti consecutivamente,
13 podi,
14 volte “tabella rossa”,
53 GP conquistati in carriera, e quarto titolo consecutivo in MX1 che corrisponde al record assoluto da quando è stata istituita la MX1, con Everts che ha vinto 3 titoli (2004-05-06) anche se il belga, detiene ancora il record assoluto di vittorie iridate (10) e di titoli consecutivi (6, dal 2001 al 2006). Insomma “tanta roba”.

SANT'ANT
DA PA
VINCI

ONIO
TTI
NOI

FIM MOTOCRO
2012 SEASON
YouthStream
DREAMS FACTORY
MX-LIFE.TV
TVE SPORT
MONSTER ENERGY
ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ТОРГОВЫЙ БАНК
INVESTMENT TRADE BANK
KTM
SIDI
SUOMY

MONSTER ENERGY
SEI IL MIGLIORE
222

FORZA
Tony
222
INVESTTRADEBANK
SIDI
SUZUKI
Red Bull
MONST
ENERGY
222

MONSTER
377
Kawasaki
PRO CIRCUIT
MONSTER
ENERGY

SUZUKI
ROCKSTAR
FOX
RENTHAL
PIRELLI
SUZUKI
MOTUL
Polisport
22

MX GP Europa

MONSTER ENERGY
YAMALUBE
PIRELLI
YAMAHA
32

Supporters
BOB
Airoh
84
PIRELLI
Airoh
Red Bu
KTM

La pallottola ha centrato il bersaglio

Jeffrey "The Bullet" Herlings

vince il suo **primo mondiale** a Faenza.

GRAND PRIX OF THE NETHERLANDS
VALKENSWAARD
8/9 APRIL 2012
FREDDIE IS PROUD OF YOU!!
HERLINGS
84
WORLD CHAMPION Mx2 - 2012

In casa **KTM** è festa grande con la scenetta del **"Freddie Mercury tribute".**

READY TO RACE
HERLINGS
84
KTM
ALL IN... BULLET
2012 MX WORLD CHAMPION

MX2 WORLD CHAMP
JEFFREY
HERLINGS
-LIFE.TV
LIFE.TV
WORLDCHAMPION
2012 MX2
D'N HERLING
BOEKEL

D'N HERLING
Supporters
OEKEL
WORLD CHAMPION 2012
Jeffrey Herlings
Redbull KTM Team
84
JEFFREY
HERLINGS
89

Red Bull
Airoh
CHAMPION 2012
Jan Dromp
Handelsonderneming
AKRAPO

MX2 WORLD CHAMPION
84
Airoh
TONY!

FREDDIE IS PROUD OF YOU!!
HERLINGS
84
WORLD CHAMPION Mx2 - 2012
WELL DONE KTM TEAM!
READY TO RACE
HERLINGS
84
KTM
ALL IN... BULLET
MX-LIFE.TV
Empirelogomats.com
MX-LIFE.TV

Faenza è stata teatro anche di una “prima” storica, quella di Jeffrey Herlings che si è aggiudicato il suo primo alloro iridato. Una stagione fatta di grandi numeri, con il rammarico di non essere riuscito a battere il suo predecessore, Ken Roczen, nella corsa per il più giovane iridato di sempre: 17 anni e cinque mesi per il tedesco e 17 anni e undici mesi per il neo campione del mondo olandese. Anche per lui, comunque, un successo che parla chiaro attraverso i numeri: (numeri rilevati prima del GP di Teutschenthal) 8 pole position, 321 giri percorsi in testa, 18 manche vinte, 7 “doppiette”, 9 GP conquistati, , 13 podi, 15 volte “tabella rossa”, 16 GP conquistati in carriera, e primo titolo mondiale. Dopo aver dato “l’umiliazione” del doppiaggio a Searle nel GP di Lierop, Herlings si è permesso il lusso di relegarlo alle sue spalle anche sul terreno duro e ostico per lui, di Faenza.
Anche in questo caso i numeri hanno parlato chiaro fin dall’inizio.
Il più forte è stato Herlings, gli altri sisono dovuti accontentare di guardargli le spalle.

GRAND PRIX OF EUROPE
FAENZA
8 - 9 SEPTEMBER 2012
MONSTER ENERGY
INVESTMENT TRADE BANK
ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ТОРГОВЫЙ БАНК
KTM
Red Bull
PIRELLI

PIRELLI
Airoh
MONSTER
100
Kawasaki
PRO CIRCUIT

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO E IL TEAM J-TECH

Chiusura in **bellezza**

Dopo aver conquistato il titolo con una prova di anticipo, "Mr. Six" Antonio Cairoli batte tutti e tutti i suoi record.

Testo **Enzo Tempestini**
Foto **E. Tempestini / C. Cabrini**

QUANTO FA **2012:222**?

- **11** POLE POSITION
- **339** GIRI IN TESTA
- **21** MANCHE VINTE
- **11** GRAN PREMI VINTI
- **14** VOLTE A PODIO
- **15** VOLTE TABELLA ROSSA
- **7** GP VINTI CONSECUTIVAMENTE (LETTONIA, RUSSIA, REP. CECA, INGHILTERRA, OLANDA, EUROPA, GERMANIA)
- **12** MANCHE VINTE CONSECUTIVAMENTE
- **9** "DOPPIETTE"
- **54** GP VINTI IN CARRIERA (30 MX1 / 24 MX2)
- **6** TITOLI MONDIALI (2 MX / 4 MX1)

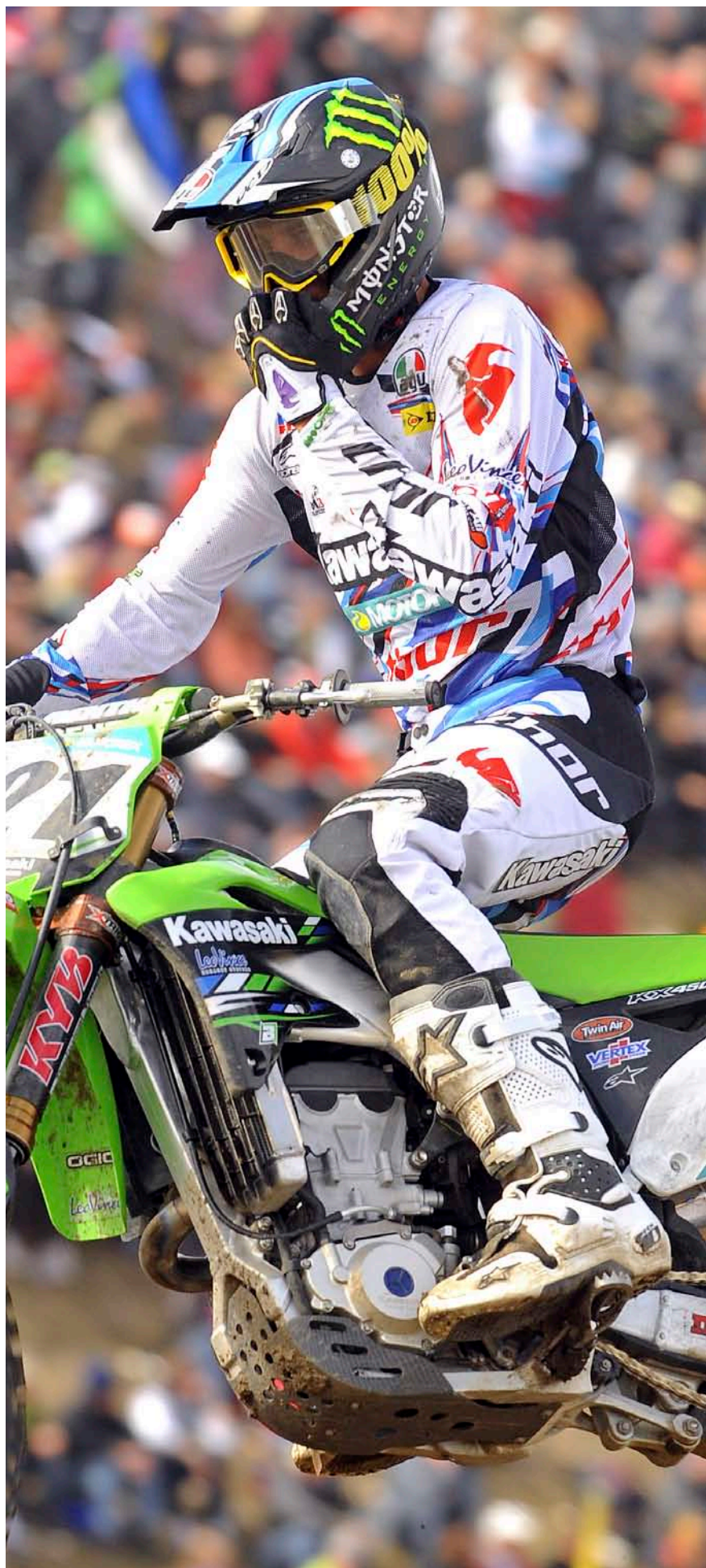
ATHENA
Red Bull
ATHENA

Krock, al secolo Ken Roczen, è ritornato dagli "States" per il GP di casa, ma nulla ha potuto contro lo strapotere dell'amico Tony Cairoli. Il Secondo posto assoluto al debutto in MX1, rende onore alla classe del tedesco.

Max Nagl, seguito da Clement Desalle.

Al termine del GP sarà il belga ad avere la meglio sul padrone di casa che non è riuscito a completare la "triplete" KTM sul podio tedesco.

Gautier Paulin.

Quinto nel GP e terzo in campionato. Titolo di “Rookie” dell’anno meritato per il francese.

“Keeno” De Dycker ha deluso le aspettative su un tracciato dove in passato era stato protagonista con prestazioni da “urlo” come la doppia vittoria del 2010.

Sesto nel GP che ha chiuso la stagione 2012, “Bobby” ha corso ancora una volta “acciaccato”. Tendine del pollice della mano destra rotto durante le pre qualifiche del sabato. La fortuna non è stata sua amica in questa stagione.

Davide “Pota” Guarneri

Secondo, ma **con onore**

Tommy Searle si congeda dalla MX2 con una doppia vittoria dolce-amara. Vince e si convince, che nel 2012 ha perso l'ultimo treno per la vittoria del mondiale MX2.

Testo **Enzo Tempestini**
Foto **E. Tempestini / C. Cabrini**

100
kawasaki
PRO CIRCUIT
MONSTER
NAGL
MXoN Support

Zac Osborne lascia il mondiale per far ritorno negli Stati Uniti, con una prestazione che gli regala il secondo gradino del podio.

Anche il neo campione Herlings (84) ha fatto fatica a liberarsi del sempre più convincente Nicholls (45)

Arnaud Tonus, terzo e per la prima volta a podio.

Podio finale della MX2 con Herlings (al centro), Searle (a sinistra) e Van Horebeek (destra)

Jordi Tixier, dopo il terzo posto ottenuto in Lettonia, si è ripetuto nella prima manche della Germania. Stagione da incorniciare per il francesino dai modi gentili.

Decimo assoluto, Alexandr Tonkov è riuscito a terminare una gara senza nessun problema e ha dimostrato il suo reale valore.

Il via della MX2 con Jake Nicholls al comando del gruppo. Il britannico è stato autore durante l'arco dell'anno di una serie di partenze eccezionali.

In Germania si è chiuso anche il mondiale della MX3. Walkner (52) prende il largo fin dalla prima curva per andare a conquistare la vittoria iridata che ha consegnato nelle mani della KTM il terzo titolo iridato della stagione per la prima "triplete" MX1-MX2-MX3 della casa austriaca

Il podio finale della MX3: da sinistra Martin Michek (secondo) Matthias Walkner (campione del mondo) e Gunter Schmindinger (terzo)

Epilogo anche per il campionato femminile. Assente Chiara Fontanesi per infortunio, Livia Lancelot ha conquistato agevolmente il doppio successo di manche. Peccato che la campionessa 2008 abbia partecipato soltanto a quattro GP.

Continua l'avventura della CRM di Flavio Cavallini nel mondiale femminile. Sophia Paull, è riuscita a conquistare una splendida "hole shot" nella qualifica del sabato a dimostrazione dell'agilità e della "leggerezza" del telaio in carbonio "made in Livorno"

Il podio del mondiale femminile. Chiara Fontanesi (al centro) campionessa 2012. A sinistra, Natalie Kane (argento) e a destra Britt van der Vekken (bronzo).

Antonio Cairoli

La stagione dei record. È riuscito a battere se stesso in tutto e per tutto. All'inizio si pensava che avrebbe avuto vita difficile in questo campionato 2012, ma il campionissimo siciliano ha sbaragliato di nuovo tutta la concorrenza inanellando una serie di successi impressionanti che lo hanno portato al sesto titolo iridato. Un rullo compressore che ha schiacciato tutto quello che ha trovato sulla sua strada.

L

Ken Roczen

È ritornato in gara in Europa dopo la stagione agonistica "yankee" e di certo ci si aspettava di più, da uno come lui. Il campione del mondo MX2-2011 forse pensava di avere vita facile nella MX1, dopo il "tirocinio" americano, ma così non è stato. Contro Tony Cairoli in queste condizioni, diventa difficile per chiunque poter aspirare alla vittoria. Il suo secondo posto, al debutto in MX1, la dice comunque lunga sulle sue qualità.

Clement Desalle

Terzo alle spalle di Roczen, è salito sul podio con un muso "lungo così" che la diceva tutta sul suo umore dopo l'ennesima "batosta" rimediata da Cairoli & C. Il belga era partito per vincere il mondiale ma contro sua "maestà" Cairoli non ha avuto possibilità. Una sola apparizione con la tabella rossa più per "grazie rivcevuta" (leggi doppio zero ci Cairoli in Svezia" che per propri meriti.

Maximilian Nagl

Ultima gara di mondiale con la KTM e nel giorno del comunicato ufficiale del suo passaggio a Honda, voleva fare "lo sgarro" vincendo sul terreno amico di Teutschenthal. Anche per lui vale lo stesso discorso degli altri: Cairoli non perdona e lo costringe anche all'errore che gli è costato il podio di fronte a molti suoi sostenitori.

Gautier Paulin

Doveva rintuzzare gli attacchi di Chris Pourcel che poteva strappargli la medaglia di bronzo a fine campionato e ci è riuscito anche se a fatica. Sul tracciato teutonico poteva e doveva fare molto di più anche se a fine campionato il suo bilancio da “debuttante” è di certo positivo. Ha accumulato una grande esperienza e con la sua guida “stilosa” per il prossimo anno si presenterà con la volontà di migliorare il suo terzo posto assoluto.

Evgeny Bobryshev

Stoico, come sempre, il russo ha corso le due manche con il legamento del pollice della mano destra rotto durante le pre qualifiche del sabato. Una stagione costellata di troppi piccoli-grandi infortuni che deve far riflettere l’impassibile pilota dell’est. La nona posizione in campionato non rende merito al suo reale potenziale, ma resta il fatto che è stato lui stesso a non essere in grado di usarlo al meglio.

Christophe Pourcel

Nono nella classifica assoluta del GP di Germania, il francese dimostra ancora una volta di andare a “corrente alternata” e non riesce minimamente a insidiare Paulin nel tentativo di strappargli il terzo posto in campionato. Quarto al termine della stagione, è ancora in dubbio se rimanere in Europa o tornare in America. Un talento sempre più difficile da comprendere

Davide Guarneri

Deve ritirarsi in qualifica a causa di un cuscinetto della ruota anteriore che lo “abbandona” ma la scusante del cancello di partenza che lo ha penalizzato, non basta a giustificare una prestazione mediocre su un terreno dove Davide ha raggiunto anche ottimi risultati negli anni passati. In “odore” di 450, con la quale parteciperà al prossimo campionato, Davide poteva e doveva tirare fuori una bella “zampata” sul Talkessel. Non è stato così.

Tommy Searle

Prova di forza quella del britannico sul tracciato di Teutschenthal. Searle ha voluto dimostrare che il suo potenziale è elevatissimo e la sua seconda doppietta stagionale ne è la prova. Lascia il mondiale MX2 con il rammarico di non aver conquistato il titolo. Forse gli "anni buoni" li ha spesi in America e il tempo perso non perdona.

Zachary Osborne

Anche lui abbandona il mondiale MX2 per fare ritorno nell'amata patria americana. Si congeda in maniera ottimale regalandosi un ulteriore podio in questa stagione confermando che il suo potenziale poteva portarlo a lottare per i piani alti della classifica finale. L'infortunio che lo ha estromesso fino al GP di Svezia lo ha privato di grandi soddisfazioni.

Arnaud Tonus

Lo svizzero sale sul podio della MX2 per la prima volta e lo fa conquistando il terzo posto nella seconda manche, suo migliore risultato in carriera. A Teutschenthal ha dimostrato quella consistenza che lo aveva caratterizzato nella stagione 2011. Dopo aver stentato a prendere il ritmo, negli ultimi GP ha ripreso a guidare aggressivo e veloce allo stesso tempo. Per la prossima stagione potrebbe essere l'outsider di lusso.

Jake Nicholls

Sfiora il podio che gli sfugge soltanto per un punto ma riesce a contenere bene gli attacchi di Tixier che lo insidiava per il quarto posto assoluto in campionato. L'inglese ha chiuso al meglio la sua stagione che di certo rimane al di sopra delle migliori aspettative.

Jordi Tixier

Non gli riesce lo “sgambetto” a Nicholls e comunque porta a termine un GP all’attacco, costellato da qualche errore dovuto anche all’inesperienza. Chiude il suo primo anno da “ufficiale” al quinto posto in campionato e di certo non delude chi gli ha dato fiducia portandolo in seno allo squadrone KTM.

Valentin Teillet

Conquista il migliore bottino di punti di tutta la stagione proprio all’ultimo GP e si propone di nuovo come uno di quelli “buoni” per la MX2 del prossimo anno. Un peccato le sue “giornate no” quando si eleva a protagonista e autore, di cadute che gli potrebbero costare anche care.

Alessandro Lupino

Perde la “top ten” per una manciata di punti, dopo un finale di stagione altalenante. Probabilmente la testa è gia nel casco “Kawasaki Pro Circuit” del prossimo anno. Tutto sommato una stagione positiva per il “Lupo” che a volte ha dimostrato di essere uno “tosto” e ha contribuito notevolmente alla crescita della Husqvarna factory del Team Ricci.

Max Anstie

Dopo Lierop, dove ha conquistato un terzo posto con la grinta e la determinazione, della sua indole, il “rosso” si è perso tra Faenza e Teutschenthal. Anche per lui probabilmente, vale il discorso di avere la testa gia proiettata al prossimo anno in sella alla Suzuki ma di certo, nel contesto del campionato, ha deluso non riuscendo ad andare oltre il settimo posto in classifica generale.

LEATT
Asterisk
NITRO CIRCUS
ONE INDUSTRIES
GEICO
ALIAS
HONDA
GEICO
ALIAS
JT Racing
JT Racing
ation.com
FMF
SO. CALIF.
MOOSE RACING
RENTHAL
TwinAir
RACETECH
hold the power.

Motocross **delle Nazioni** edizione numero **66**

Cercasi avversari disperatamente

Antonio Cairoli riesce nell'impresa di battere tutti i suoi avversari sulla sabbia di Lommel. L'Italia a un passo dal podio. Solo terzi gli Americani battuti dalla Germania che vince il suo primo "Nazioni" e dal Belgio.

Testo **Enzo Tempestini**
Foto **E. Tempestini / C. Cabrini**

Tony Cairoli esce dalla morsa della sabbia di Lommel dove ha dato lezioni di guida al mondo intero, americani compresi.

Palma del più “sfigato” al nazioni nelle mani di Alex Lupino che si è infortunato al pollice della mano destra durante la gara di kart del venerdi sera. Il “botto” della prima manche ha completato l’opera. Da ammirare la volontà del “Lupo” che è sceso in pista anche in gara 2 nonostante in precarie condizioni.

Ottima performance di Davide Guarneri che a Lommel, vestendo la maglia azzurra, ha tirato fuori quel qualcosa in più che lo ha portato a battere avversari molto più quotati di lui.

Dario di Valerio, schierato insieme al team Italia. Il ventiseienne di Leonessa (RI) ha vinto il concorso indetto dalla Federazione Motociclistica Italiana presentando il più bel progetto per la creazione della maglia che è stata indossata dalle squadre nazionali ai trofei a squadre.

ITALIA
Husqvarna
MONSTER
ISDE
ITALIA
Red Bull
Kappa
ITALIA
46
KTM
MOTOREX
PENTHAL
PIRELLI
LUPINO 77
Husqvarna
41

Max Nagl, capitano della formazione tedesca, alla sua ultima gara con KTM, si è preso il lusso di portare per mano la formazione teutonica fino alla prima storica vittoria del Nazioni.

Ritornato in sella alla MX2, dopo la parentesi di Teutschenthal della settimana precedente, l'esplosività di "Krock" ha contribuito notevolmente al successo di squadra.

Marcus Shiffer: doveva essere l'anello debole della catena germanica e invece ha portato a termine una gara eccezionale dando l'apporto determinante per la vittoria.

Ken De Dycker. Il gigante belga non si è risparmiato e la sua performance è stata di elevato livello.

Clement Desalle, belga ma non sabbiaiolo, ha dato il 100% nella gara che poteva portarlo ad un successo storico, ma non è bastato.

Jeremy Van Horebeek si è presentato a Lommel convinto di poter raggiungere un risultato prestigioso, ma tra se e il traguardo, ci si è messo un inconveniente tecnico che ha ammutolito la sua KTM prima della fine di gara 2.

L'emblema della gara targata USA è questa foto di Ryan Dungey. La fatica che hanno fatto sulle dune di Lommel si legge chiaramente sul volto di uno dei più veloci piloti al mondo in sella ad una moto da cross, ma non sulla sabbia.

Quattordicesimo e terzo nelle due manche, Justin Barcia ha espresso dei momenti di grande motocross a momenti di "calo" durante le gare. Salti "in lungo" a parte, ha deluso le aspettative. Dopo il contatto con il roccioso de Dycker, si è dovuto anche fermare per un veloce pit stop nel tentativo di liberare la ruota anteriore della sua Honda dalla morsa dei raggi rotti che gli si erano aggrovigliati intorno al mozzo.

Volti sorridenti quelli degli americani, ma eravamo soltanto alla presentazione delle squadre prima delle tre manche. Al termine della gara, volti completamente “attapirati” sul terzo gradino del podio dopo la “sonora” sconfitta rimediata sulla profonda sabbia belga.

Blake Baggett, non ha retto il ritmo dei migliori come del resto i suoi compagni di squadra. Suo il risultato peggiore del team USA, quattordicesimo in gara1.

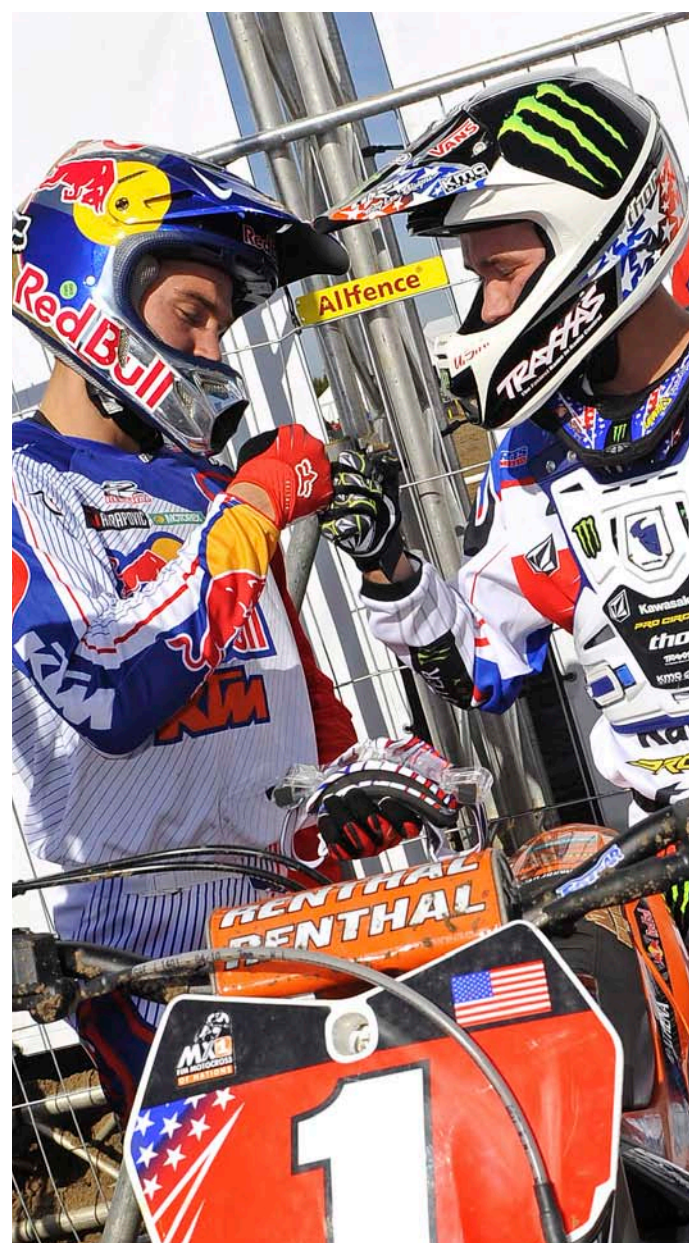
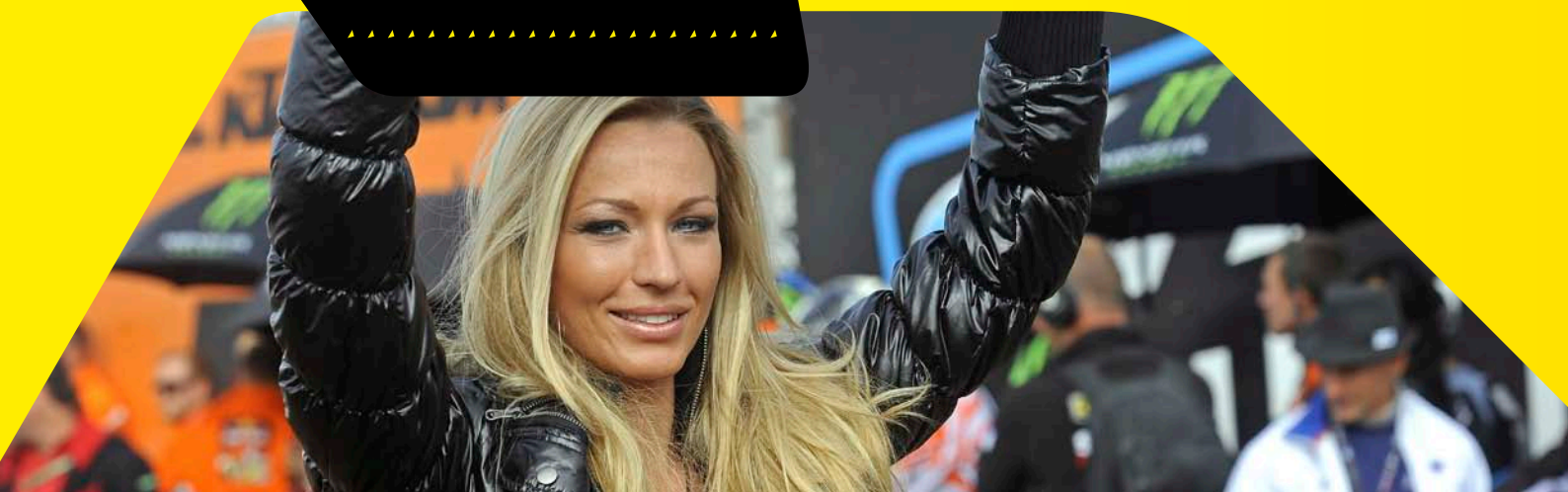
MONSTER ENERGY
FIM
RENTHAL
Red Bull

Alfence
Red Bull
RENTHAL
1

29/30 September 2012
Belgium • Lommel
Monster Energy FIM Motocross of Nations
Lommel
29/30 September 2012
MX-LIFE.TV

AMA

FRANCE
Kawasaki
LMSF

123 XL

DAVID PHILIPPAERTS

C'è ma non si vede.
Annunciato ma poi disdetto, l'appuntamento con l'ufficializzazione del passaggio di DP19 dalla Yamaha alla Honda del Team Gariboldi. L'annuncio doveva avvenire il sabato dopo le qualifiche del Nazioni ma tutto è saltato all'ultimo momento, probabilmente a causa di un veto messo da Yamaha. Per David, contratto in scadenza il 31 ottobre e dal 1° novembre vedremo il campione del mondo 2008, vestire il colore rosso della casa alata.

2013

Mondiale in anticipo, Internazionali a rischio.
Voci di paddock riferiscono di un probabile anticipo di una settimana per l'apertura della stagione iridata 2013 inizialmente prevista per il 10 marzo. A quanto sembra, l'inizio del campionato avverrà dal Qatar e la gara dovrebbe essere disputata in notturna nella giornata di sabato 2 marzo. Se questo avverrà, l'intero programma degli Internazionli d'Italia diventerebbe a rischio, dato che le domeniche a disposizione precedentemente l'inizio del mondiale sono veramente poche. Diamo per scontato che il numero delle prove sarà ridotto a 3 con le date probabili del 3, 10 e 17 febbraio. Location probabili, Malagrotta (RM), Ponte a Egola (PI) e si è parlato anche di Riola Sardo anche se le difficoltà di spostamento di tutti i team in Sardegna rendono poco probabile questa ipotesi.

RICCI / FMI / TM

Con ogni probabilità, lasciato libero da Husqvarna, il Team Ricci è alla ricerca di una sistemazione per il 2013 e sembra molto vicino a stringere un accordo con la F.M.I. per gestire i piloti "Maglia Azzurra". Samuele Bernardini in MX2 più un giovane da impegnare nel campionato europeo 125 potrebbero essere i componenti della squadra. Per le moto si parla di un forte interessamento di TM con la factory pesarese in fase di riallestimento dei team che la rappresenteranno al mondiale 2013.

MXON **LOMMEL**

Cosa è successo dietro le quinte del MX DELLE NAZIONI

HONDA RIPROPONE IL 4T 150

In accordo con Youthstream e F.I.M. Honda Europa ha istituito il campionato europeo monomarca riservato alle Honda 150cc 4t. Il "CRF 150 series" sarà esclusiva per i piloti tra gli 11 e i 14 anni e si svilupperà su un minimo di sei prove. Logistica tutta a carico di Honda con i piloti che dovranno presentarsi in gara, muniti di abbigliamento e casco. Costi della partecipazione che non sono stati resi noti. Il vincitore del challenge, sarà premiato con l'opportunità di gareggiare il campionato europeo EMX2 2014 supportato direttamente dal team Honda World Motocross. Ad inizio stagione sono previsti anche degli stage dedicati a tutti quelli che si iscriveranno a questo campionato.

PRESENZE REALI A LOMMEL

Presente a Lommel il Principe Filippo del Belgio duca di Brabant che ha assistito alla gara da uno speciale padiglione appositamente allestito per l'occasione. Imponente il servizio d'ordine presente in circuito, durante la giornata di gare. Gli uomini in "giacca e cravatta" stonavano notevolmente all'interno del circuito di motocross ma le procedure di sicurezza non sono mai troppe. Al termine della gara, il Principe ha ricevuto "a corte" i vincitori del trofeo e quelli delle varie categorie complimentandosi con loro.

MAGLIETTE IN "SVENDITA"

La spavalderia americana non tradisce emozioni e la squadra statunitense si era presentata a Lommel con uno scatolone di maglie celebrative della loro presunta vittoria anche sul difficile sabbione di Lommel. Apparsa soltanto per qualche istante nelle mani di uno dei componenti, al termine della manifestazione, sono state fatte letteralmente sparire dalla circolazione. Cancelleranno la data per riutilizzarle nel 2013? Speriamo di no!

THESIZES

Antonio Cairoli

Vincer, anzi, stravincere due manche del Nazioni come solo lui sa fare, meriterebbe la lode e anche il bacio accademico. Semplicemente il migliore.

Jeffrey Herlings

Non vedeva l'ora di confrontarsi con il compagno di marca Cairoli a parità di moto. Si è inchinato allo strapotere del sei volte campione del mondo ma ha dimostrato di avere due "palle" grosse cosi.

Max Nagl

Capitano della Germania non ha sbagliato nulla, anche se il sesto posto della sua seconda manche non lo ha soddisfatto, ma la sua grande grinta e regolarità ha premiato il risultato di squadra e al Nazioni questo è quello che conta.

Ken Roczen

Di ritorno dal mondo a stelle e strisce, il campione in carica della MX2 ha fatto il suo dovere dimostrando di non aver perso il ritmo “da mondiale”

Marcus Schiffer

Voto equivalente ai suo compagni di squadra per aver conquistato il settimo posto in gara 2, risultato che ha permesso al team tedesco di arrivare alla prima vittoria del motocross delle nazioni.

Ken De Dycker

Terzo e quarto nelle due corse disputate, di certo non poteva fare di più. All’altezza ella situazione su un terreno a lui congeniale, ha dato il massimo per la sua squadra.

Clement Desalle

Strano per un belga non essere “sabbiaiolo” ma dal vice campione del mondo MX2 ci aspettavamo qualcosa di più soprattutto riferito al settimo posto di gara 3, dove con un risultato migliore poteva portare alla vittoria la sua squadra.

Jeremy Van Horebeek

Paga troppo caro il ritiro per noi meccaniche in gara2. Nella prima manche, il decimo posto, non ha reso omaggio alle sue reali potenzialità sul terreno amico.

Davide Guarneri

Detto di Cairoli, al di sopra di tutti, il “Pota” si è veramente ben districato nel sabbione belga. Il suo attaccamento alla maglia della nazionale lo rende particolarmente efficiente in questo tipo di gara. Per il prossimo anno, gli suggeriamo di indossarla sotto la maglia del team ad ogni appuntamento.

Alessandro Lupino

Voto comunque sufficiente per Alex che, nonostante la sfortuna del venerdi, ha provato a dare il tutto per tutto, specialmente nelle prime battute di gara1. L'errore ci sta tutto, il botto è stato notevole, ma il sacrifico fatto per disputare la seconda manche è comunque lodevole e meritevole della piena sufficienza.

Ryan Dungey Blake Baggett Justin Barcia

Voto ampiamente insufficiente per il trittico delle meraviglie battente bandiera a stelle e strisce. Questa volta hanno veramente trovato pane per i loro denti e hanno masticato sabbia amara per tutto il tempo. La spavalderia "yankee" questa volta è stata tarpata dalla profonda sabbia belga. Per la prossima edizione, prepariamoci, di certo vorranno riprendersi la rivincita.

F.M.I.

Assolutamente insufficienti. Ci siamo presentati a Lommel con un team composto da un pilota sei volte campione del mondo, insieme al tredicesimo classificato della MX1 e l'undicesimo della MX2. Forse un minimo di coreografia tricolore nelle tende dei rispettivi team non guastava. L'assenza di Casa Italia, non può giustificare l'assenza assoluta del nostro "stile italico" che ci contraddistingue nel mondo. Siamo Italiani, orgogliosi di esserlo e qualcosa si doveva fare per metterlo in mostra.

PROTEK
DISTRIBUTORE ESCLUSIVO
INFOLINE 0428 40720

LITE
EVO
'013

Fratelli **d'Italia**

Epilogo del campionato italiano motocross andato in scena sul "Santa Barbara" di Ponte a Egola

Testo e Foto **E. Tempestini**

Chiara Fontanesi (Femminile)
Nicola Recchia (MX2 Under 21)
Giovanni Bertuccelli (MX2 Over 21)
Alessandro Battig (Elite)
Alessandro Albertoni (MX1 Under 21)
Mauro Fiorgentili (MX1 Over 21)
Felice Compagnone (MX1 Elite)
SONO I CAMPIONI ITALIANI DEL 2012.

Da sinistra, con in mano le rispettive targhe di campione italiano 2012, Fiorgentili, Albertoni, Compagnone, Fontanesi, Bertuccelli, Battig, Recchia.

Felice Compagnone, classe da vendere in sella a una moto ma classe 1977 all'anagrafe, dall'alto dei suoi trentacinque anni non finisce di stupire e si è aggiudicato meritatamente il titolo della Elite MX1.

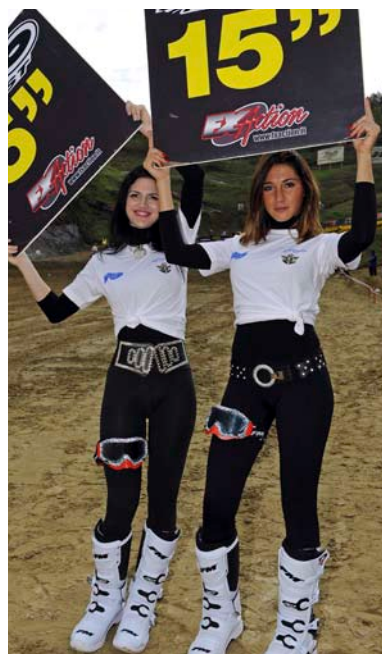
Alessandro Battig (837) dopo il sesto posto all'europeo MX2 e qualche punticino raccolto nel mondiale MX2 si è tolto la soddisfazione di vincere la MX2 Elite anche se con due manche in meno rispetto agli avversari.

Nemmeno la pioggia ha arrestato il cammino di Chiara Fontanesi verso il suo ennesimo titolo tricolore, conquistato dopo aver dominato il campionato del mondo. Per la ragazza di Parma una stagione veramente da incorniciare.

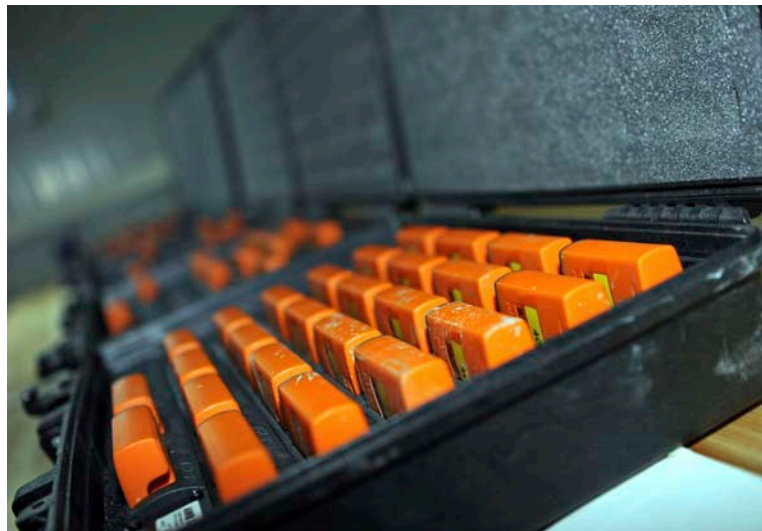
Alessandro Albertoni toscano “doc” ha conquistato il titolo della MX1 Under 21 di fronte ad una nutrita schiera di tifosi.

Mauro Fiorgentili ritornato alle gare dopo una parentesi poco felice nell'enduro, ha portato a casa un altro alloro prestigioso conquistando meritatamente e con una gara in meno, il titolo della MX1 Over 21.

Sotto la supervisione di Franco Perfini e Fabio Vallerini, il giovanissimo Nicola Recchia, ha meritato il titolo della MX2 Under 21, risultando per cinque volte sulle sei prove disputate, il migliore della sua categoria.

Giovanni Bertuccelli, altro prodotto della scuola di Giuliano Pardi, è stato il dominatore incontrastato della sua categoria vincendo con ampio margine la MX2 Over 21.

Le "cartelline" e il "cartellone"

e dopo le segnalazioni del caso ...si parte !

Sophia Paull
PASTA AL
CINGHIALE

Finite le gare c'è chi brinda... chi fotografa... chi prepara il menu per la cena "dietetica" giusta per i piloti, e chi rimette in valigia i trasponder prima di un lungo inverno di pausa.

Il primo dei **non eletti.**

Passione, allo stato puro, e forse anche quel “qualcosa in più” che nel motocross non guasta. Kevin Cristino, “monellaccio” di otto anni che al posto del video gioco ha scelto la “manetta”.

Testo **Paola Calonghi**
Foto **Archivio famiglia Cristino / P. Calonghi**

C’è un detto nel motocross che recita più o meno così: “Solo il pilota che è arrivato secondo si ricorda del secondo, tutti gli altri vedono il primo.” E’ probabilmente vero, ma quest’anno, al termine del campionato italiano minicross, ci è rimasto in mente Kevin Cristino, otto anni, secondo fra i debuttanti dopo un campionato combattutissimo, perso per una caduta all’ultima gara di Castiglione Del Lago. E così, mentre tutti i giornali scrivono dei primi noi vogliamo parlarvi di lui, per il suo modo speciale di guidare, quel misto d’istinto, grinta e divertimento assoluto, se non fosse una parola abusata e vuota, potremmo chiamarlo talento, ma anche per quella faccia incredibile da monello di Chaplin che anche da dietro il casco t’incanta. Quando conosci questo scricciolo con il sorriso sempre stampato sul viso ti sembra impossibile che sia lo stesso pilotino che hai visto in pista rialzarsi, rabbioso, dopo una caduta e andare a riprendere gli avversari ad uno ad uno, senza preoccuparsi di quanto grandi o veloci siano, con la determinazione cieca che solo chi è nato per stare su una moto può avere. In effetti la sua storia a due ruote inizia prestissimo, i genitori, motociclisti nell’anima, lo hanno chiamato come Schwantz e come lui lo hanno messo in sella a meno di tre anni. Mamma Manuela e papà Gianfranco sono anche gente di Langa, abituati a faticare per vivere e i sogni li tengono ben ancorati alla terra che lavorano, forse è per questo, che il destino di Kevin non è stato l’asfalto ma il fango. Insomma

Kevin Cristino

Data di nascita: 26/10/2003
Luogo di nascita: Bra (CN)
Residenza: Bra (CN)
Nazionalità: Italiana
Altezza: cm 135
Peso: Kg 33
Stato civile: “bambino”
Fratelli/Sorelle: una sorellina in arrivo… fra una settimana
Genitori: “papà” Gianfranco e “mamma” Manuela
Occupazione: alunno di IV elementare
Soprannome: nessuno

Pilota preferito: Ken Roczen
Pista preferita: Dorno
Cibo preferito: Patatine fritte
Bevanda preferita: Coca Cola
Musica preferita: Heavy Metal
Gioco preferito: PSP
La prima moto: un cinquantino “motard” giallo, a due anni e mezzo.
La prima gara: Nel settembre 2009 ha partecipato ad una gara su “fettucciato”.
Oltre al motocross: Bici e monopattino

Carriera Sportiva

Risultati conseguiti in carriera negli anni:
2012
1° Regionale Piemonte FMI 65 debuttanti,
2° Campionato Italiano Fmi 65 Debuttanti,
1° Trofeo dell’Avvenire Fmi
1° Trofeo Franco-Italiano FMI/FFM.

mani da contadini e cuore da motociclisti, non potevano che crescere un figlio con la “manetta” ma i piedi per terra. Mentre gli altri bambini, nei campetti di paese, avevano già moto “ufficiali” e grafiche racing, lui correva su un vecchio KTM con un personaggio dei cartoni animati stampato in casa e incollato sulla tabella. E quando i suoi coetanei si affannavano in gare con i mono marcia, il bimbo con le grafiche artigianali e il polso veloce si allenava in totale serenità, trattato dai suoi come un tesoro da proteggere e frenare, non un fenomeno da mandare allo sbaraglio. Ecco perché il suo arrivo nel circuito del minicross FMI è stato una specie di fulmine a ciel sereno, pochi lo conoscevano, nessuno si aspettava che fosse così forte. Il punto è proprio questo, Kevin è davvero bravo e lo ha fatto capire già al suo esordio. Dopo il campionato perso per un soffio (vincendo comunque tre gare su cinque) non si è demoralizzato, è un bambino, tutto è un sogno meraviglioso e gli errori sono porte sulla possibilità. Ci ha creduto più di prima e

ha vinto, tutto di un fiato, il Regionale Piemonte con tre gare di anticipo, il Trofeo dell'Avvenire e la prima edizione del Trofeo Franco-Italiano.
Un solo rimpianto in questa stagione quasi perfetta, confessato con la sincerità disarmante dei suoi otto anni, avrebbe voluto dimostrare a se stesso di essere il migliore sfidando ancora l'avversario più difficile, il bambino che ha vinto l'Italiano. Purtroppo Alberto Barcella si è infortunato gravemente e per qualche mese dovrà stare lontano dalle piste, Kevin lo aspetta con ansia, come tutti noi del resto. Il piccolino con il numero 34 negli ultimi mesi ha comunque affrontato piloti agguerritissimi, a Paroldo è salito sul gradino più alto del podio, lasciandosi alle spalle il primo classificato dell'Italiano cadetti e il francesino arrivato secondo all'Europeo, vedendolo avvolto nel tricolore, con lo sguardo stranamente serio, abbiamo temuto, per un istante, che le vittorie lo avessero cambiato. Poi, all'improvviso, è apparso quell'inconfondibile, enorme sorriso e da sotto la bandiera è spuntata una maglietta con "Goku", l'eroe dei cartoni che lo accompagna da sempre, in quel momento abbiamo capito che per Kevin il motocross è ancora un gioco, il più bello dei giochi al mondo e che se lo lasceranno giocare potrà arrivare davvero lontano.

XL
TEST
CRF 450 2013
Honda Racing
HONDA
HONDA
DUNLOP
Honda Racing
HONDA
Honda Racing

...e arma letale sia!

Presentata staticamente all'interno dello scorso numero, abbiamo avuto la possibilità di testare in pista, le bontà di questa nuova "Arma letale" targata Honda: La CRF450 MY2013. È salito in sella per XL motocross, Brian Jorgensen.

Foto **Enzo Tempestini**
Tester **Brian Jorgensen**

La scoperta del primo numero di XL motocross era rimasta talmente "top secret" che non siamo stati nemmeno catalogati sull'elenco delle riviste, per testare la nuova Honda CRF450 MY 2013, ma, se l'anteprima europea la organizzano a Faenza e dopo il GP del mondiale, sono bastate due parole giuste, del tipo "ma allora, dopo la gara vi fermate a provare le moto?" La risposta è stata ovviamente scontata "si", ma il problema era: e dove lo troviamo un tester adeguato per l'occasione? Giusto il tempo di fare un giro al paddock e la sagoma dell'indimenticato pilota danese e amico Brian Jorgensen, con il quale abbiamo collaborato qualche stagione or sono, ci si para davanti. "Hi man…" dopo i saluti del caso abbiamo chiesto la sua disponibilità a vestire per un giorno i panni del nostro tester e la sua risposta è stata eloquente "Yes my friend!" Detto, fatto e l'indomani eravamo belli carichi in pista a fotografare le gesta di uno dei più stilosi piloti di MX1 dell'ultimo decennio che è sceso in pista per raccontarci come va questo nuovo modello della casa alata. Dopo due sessioni di test mattutine, per l'approccio al nuovo modello e dopo aver fatto fare alcuni aggiustamenti a secondo delle sue caratteristiche di guida, Brian è tornato in pista nel pomeriggio cercando anche di staccare "il tempone" sul giro. Riferimenti cronometrici a parte, dall'esterno si capiva "a occhio" che tra tutti i tester in pista, Jorgensen era quello in grado di mettere veramente alla frusta la nuova creatura "in rosso". Dopo l'ultimo "run" di 20 minuti a nostra disposizione, e dopo aver approfittato della sua estrema disponibilità per

FOX
AKRAPOVIČ
IN2ZYM
IN2ZYM.COM
KONICA MINOLTA
sbs
THE POWER TO STOP YOU
KLEEMANN
Honda Racing
XTREME
ACADEMY
RENTHAL
RENTHAL
Honda Racing
HONDA

effettuare anche qualche passaggio “scenografico” per realizzare qualche foto che rendesse bene l’idea di cosa è possibile fare con questa Honda, abbiamo “inchiodato” Brian di fronte al nostro microfono per sentire a caldo le sue impressioni.

Al primo contatto, cose c’è di veramente diverso in questo nuovo modello 2013:

Appena entrato in pista, ho sentito il motore molto diverso. Rispetto al modello precedente, si capisce che è stato fatto un gran lavoro di ottimizzazione dell’arco della potenza. Ora il motore spinge da subito e ha un’erogazione molto progressiva fino ai massimi regimi di giri. Per me questo è stato un gran balzo in avanti, che aiuta molto nella guida i piloti di ogni livello, dall’amatore al professionista. Ma, la cosa che veramente mi ha stupito di più, è la maneggevolezza complessiva della moto. Le sensazioni che il telaio trasmette al pilota sono di estrema confidenza e in tutte le situazioni che si creano in pista. Il lavoro effettuato dai progettisti per centralizzare le masse e ottimizzare la guidabilità della moto è stato svolto in maniera egregia. È incredibile com’è facile guidare questa moto. Durante questa stagione ho usato un MY 2012 ma appena salito su questo nuovo modello ho capito che c’è stato un vero e proprio cambiamento radicale. Nonostante la potenza del 450, che è sempre elevata e a volte difficile da gestire soprattutto in uscita di curva, questa moto asseconda perfettamente le necessità del pilota e segue l’impostazione della curva senza minimamente “allargare” la traiettoria. Lo stesso discorso vale per l’inserimento. Una volta impostata una linea, la moto si lascia guidare facilmente all’interno dei canali della curva con un comportamento molto neutro. La pista non era “bucata” come ieri dopo la gara, ma nel pomeriggio era gia in condizioni

di mettere a dura prova il comportamento di una moto standard. Un altro aspetto che cambia, e cambierà per il prossimo futuro parecchie "carte in tavola" è l'innovativa forcella a "aria". A primo impatto non mi ha dato una sensazione di qualcosa di diverso, anche se, si è dimostrata subito scorrevole e discretamente progressiva. È stato con il passare del tempo e con la pista che si è rovinata che questo nuovo sistema ha mostrato le sue caratteristiche. Tra un "run" e l'altro ho chiesto a Mauro (tecnico della Martin Technology che seguiva Brian quando era pilota ufficiale Honda ndr) di indurire progressivamente la compressione della forcella che per la mia guida risultava un po' troppo morbida. Nonostante questo, la scorrevolezza iniziale è rimasta praticamente invariata, facendo lavorare bene la forcella nei tratti con piccole buche in rapida successione e inoltre, la progressione nello smorzare gli impatti in atterraggio dai salti non è cambiata e questo mi permetteva di saltare a velocità elevate senza rischiare di perdere il controllo della moto dopo l'atterraggio. Questo è anche dovuto al sistema di sospensione posteriore che è stato notevolmente migliorato. Il forcellone più lungo del precedente modello e il nuovo link della sospensione conferiscono un'ottima reattività del posteriore sullo sconnesso e in fase di accelerazione. Forse qualche anno fa la sospensione posteriore della 450 Honda era un po' il "tallone di Achille" ma questa volta sono certo che invece sarà una delle migliori caratteristiche che i piloti potranno apprezzare. Anche il "mono" era un po' troppo morbido per le mie esigenze ma di certo in linea con la media delle moto di produzione, che deve fare i conti con lo stile di piloti amatoriali piuttosto che con quello dei professionisti. E comunque, sono sicuro che anche un pilota di ottimo livello, con qualche piccolo aggiustamento di setting può rendere competitiva

questa moto a livelli gia elevati. Ho anche provato a mettere la moto in crisi soprattutto in fase di atterraggio dai salti cercando di arrivare al contatto con il terreno con la moto scomposta ma la reazione della sospensione posteriore è stata immediata e ha riportato immediatamente la moto sulla giusta linea di percorrenza. Stesso discorso anche in accelerazione. La potenza del motore viene scaricata a terra in maniera ottimale anche sulle buche secche e ravvicinate, quelle che di solito metto in difficoltà la maggior parte dei piloti. Un'altra cosa che mi è piaciuta particolarmente, che ha fatto segnare un ulteriore step rispetto al modello che ho usato fino a oggi, è stata la modulabilità e la morbidezza della frizione. Il cambiamento dalla quattro alle sei molle, si è fatto sentire e in maniera notevole. Durante la mia guida uso spesso la frizione e con questo nuovo sistema, ho trovato dei miglioramenti notevoli sia in termini di uso della moto che in quelli di "meno stress" del braccio sinistro. Una moto che riesce a stancarti meno di un'altra ha gia un buon punto a favore.

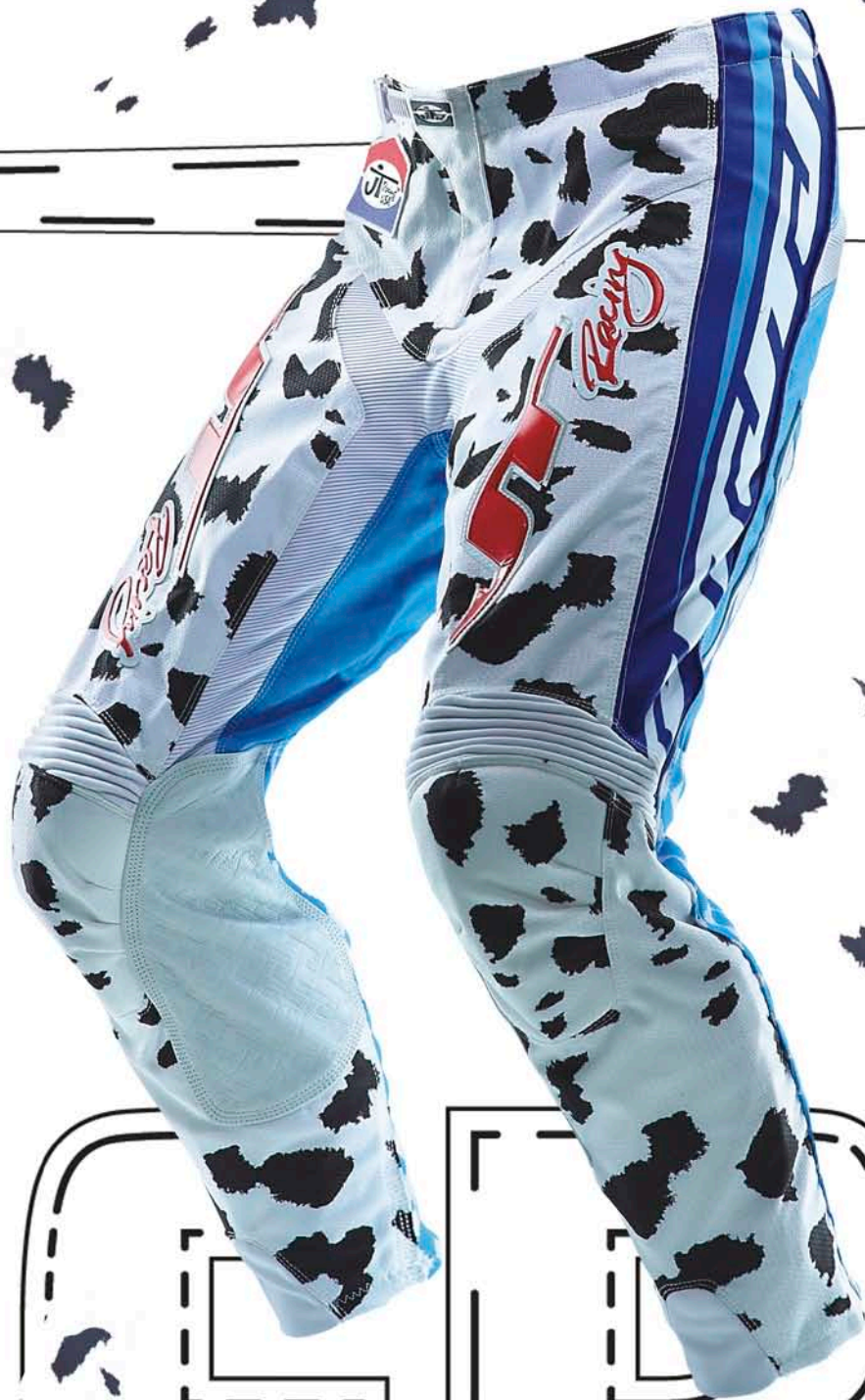
Passiamo a una conclusione molto pratica. Secondo te, un pilota che acquista questa moto per gareggiare a livello amatoriale, cosa dovrebbe cambiare per poter avere una vera "arma letale" nelle proprie mani?

Guarda, questa moto per me ha un elevato potenziale gia da come esce di serie. È ovvio che ogni pilota ha il suo stile di guida e delle preferenze; forse tutti vorranno intervenire sul setting delle sospensioni ma questo vale per tutte le moto. Per quanto riguarda la potenza, anche qui è una questione di gusti e con qualche aggiustamento, ma solo di elettronica per ottimizzare l'erogazione del motore a secondo delle preferenze, la moto potrebbe veramente raggiungere prestazioni elevate. Poi ovviamente la cosa più importante…le grafiche con i propri numeri e il proprio nome (e ride), Dai, scherzo, posso solo dire a tutti i lettori di XL motocross che questa nuova Honda 450 mi ha veramente sorpreso e che tutti devono provarla prima di comprare una nuova moto 2013 per toccare con mano tutte queste cose e capire che anche con una moto di serie si può andare forte.
Parola di BJ #8.

La parola al numero uno

Roger Harvey, off road manager di Honda in Europa, esprime le sue considerazioni a "caldo" dopo il primo giorno di presentazione in pista della nuova Honda CRF450 MY 2013.

"Dire che siamo soddisfatti è poco. Sapevamo che questo prodotto poteva e doveva fare la differenza rispetto alla concorrenza ma sentire i pareri estremamente positivi della stampa internazionale ci rende particolarmente contenti. Alla presentazione "pratica" di un nuovo modello, le sorprese negative possono essere sempre dietro l'angolo e questa volta, siccome questa moto non è soltanto un nuovo modello, ma si tratta proprio di un nuovo progetto, eravamo un po' "tirati". Nonostante tutti i test pre serie e i collaudi effettuati, con tutti i relativi feedback che ci sono arrivati, la nostra tensione era alle stelle, ma ora siamo un po' più rilassati. La moto è veramente e completamente nuova, soprattutto nella filosofia costruttiva che da qui in avanti potrebbe essere presa ad esempio anche da altri costruttori come spesso capita dopo che Honda immette sul mercato nuovi concetti costruttivi oppure nuove tecnologie. Abbiamo abbondantemente spiegato nella presentazione statica del modello tutti i nuovi punti "chiave" della 450-2013 e oggi iniziamo a essere certi che l'obiettivo che i progettisti si erano posti è stato centrato. Ora non resta che aspettare la risposta del mercato in termini di vendite. Noi non possiamo fare altro che promuovere questo nuovo prodotto per farne testare le caratteristiche. Siamo certi che tutti i clienti Honda non rimarranno delusi. Salite in sella e godetevi la nuova Honda."

Motec racing.it
DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA
INFOLINE 0428 40720 - JTRACINGUSA.IT
JT Racing
LIMITED EDITION
DALMATIAN
Archive
LIM

ITED EDITION
PRENOTALO AL PUNTO VENDITA DI FIDUCIA

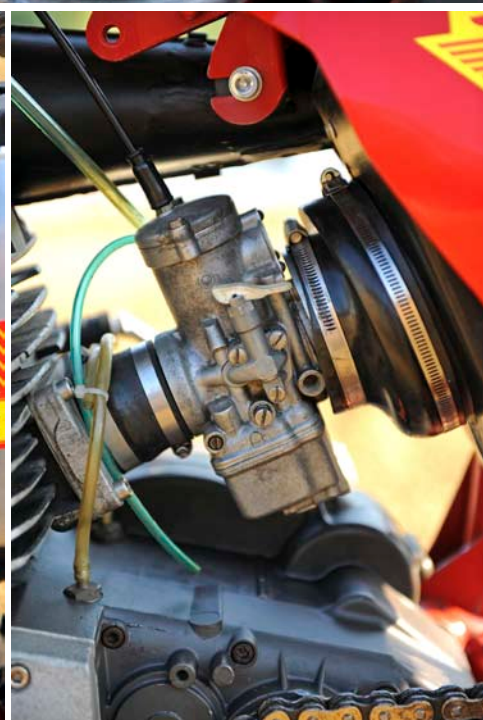
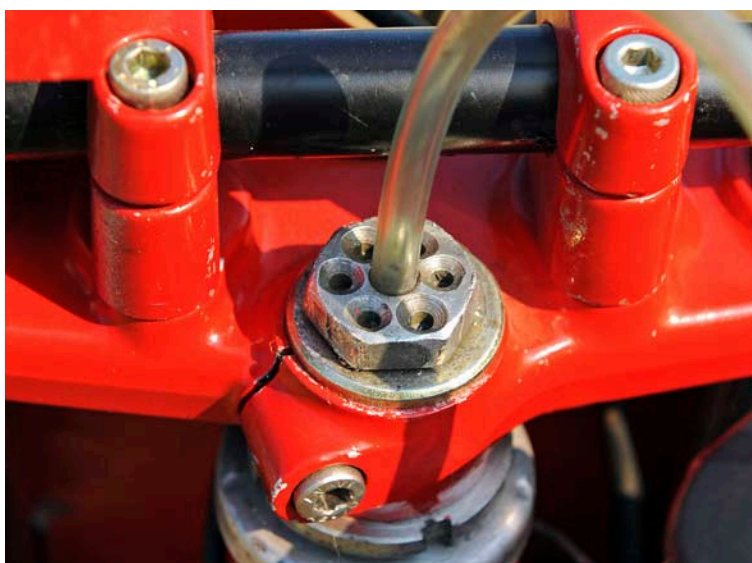
Oltre i **trent'anni** ma non li dimostrano!

Testo / Foto **Enzo Tempestini**

Beta CR 500
ex factory

La moto con la quale Pietro Pasquarella (campione Italiano Junior 250 nel 1979 in sella alla Montesa) nell'anno 1981 prese parte ad alcune prove del campionato del mondo classe 500. Dall'allora modello di serie, il cilindro, particolarmente "squadrato" mette in mostra la differenza tra quello che era il modello standard e le moto ufficiali. Una compressione da "paura" a testimonianza dell'enorme potenza di questo monocilindrico che diede molte soddisfazioni alla casa fiorentina e un

quantitativo di vibrazioni inverosimili, testimoniano che il motore non era proprio fatto per il pilota amatore, ma era messo nelle mani di uno "vero" che, con tanta potenza da gestire non avrebbe messo a rischio la propria incolumità personale. La più spartana del lotto delle moto da noi "testate", adottava un serbatoio in lamiera di alluminio a "goccia" in luogo dei serbatoi in plastica delle moto concorrenti che oramai erano diventati praticamente un "must". Con una culla del telaio adatta più a un

BETA

monocilindrico da 125 cc che a una mezzo litro, le problematiche maggiori derivavano proprio dalla fragilità del telaio stesso che spesso costringeva i piloti "minori" ad utilizzare la cura della saldatura fai da te. Stesso discorso per l'imponente espansione che, realizzata in due pezzi distinti, e sdoppiata al temine della curva iniziale con accoppiamento elastico affidato a delle robuste molle, spesso si lacerava in più parti. Messa a confronto con la Honda elsinore che abbiamo visto sul numero scorso, sembra che la moto prodotta negli stabilimenti della Beta provenisse da qualche decennio prima.
Con il passare del tempo la stessa casa madre corse ai ripari e negli anni a seguire riuscì a sfornare prodotti al passo con la concorrenza, anche se le caratteristiche di artigianalità del prodotto non vennero mai a mancare.

MORPHO FIT. MAI PIU' SENZA!

Morpho fit, letteralmente "adattamento morfologico", un identificativo che sintetizza in modo inequivocabile le prerogative di questo prodotto, infatti, fin da subito il gruppo di lavoro made in Italy: Ufo Plast, Alberto Barozzi Concept, (il cui titolare è stato protagonista della scena mondiale del motocross negli anni '80) e Tek Neg (ingegnerizzazione), ha focalizzato lo sviluppo concettuale, ingegneristico e di design per ottenere i migliori rapporti di interazione e contenimento tra tutore e articolazione del ginocchio, grazie, ad una accurata analisi bio-meccanica dello stesso.

Il risultato è un condensato di tecnologia e innovazioni, che ha come punto nevralgico lo snodo meccanico a quadrilatero che permette di riprodurre fedelmente il movimento di flesso estensione del ginocchio, dotati di uno specifico sistema possono essere limitati nella loro estensione. La protezione della rotula è strutturale e permette di dissipare l'energia d'urto radialmente sulla struttura e quindi non vincolarla sulla stessa, interagisce con una struttura telescopica ad Y che permette di proteggere la parte superiore della coscia in caso di urti, i tamponi condilici ruotano parzialmente su di una sfera (una vera rivoluzione nel settore dei tutori articolati) permettendo un adattamento ergonomico eccezionale, inoltre le regolazioni per il centraggio della spina tibiale, del supporto tibiale e del sistema di contenimento del legamento crociato anteriore, fanno si che si possa ottenere il massimo contenimento dell'articolazione, senza comprometterne la funzionalità.

Morpho Fit è completamente adattabile nelle taglie in una scala compresa tra la S e la XL

MO-TECH DI STYLMARTIN
LO STIVALE FUORISTRADA DEFINITIVO

I pregi del MO-TECH?
Davvero molteplici…
Costruzione impeccabile, protezione ai massimi livelli, tecnologia applicata di ultima generazione, materiali selezionati, lunghi test "off-road" numero regolazioni, l'esperienza di un marchio storico come Stylmartin… Insomma tutto ciò che l'appassionato si aspetta di trovare in uno stivale top di gamma come questo.

Parlando con gli utilizzatori del MO-TECH, piloti professionisti e fuoristradisti evoluti, l'aspetto che viene sempre a galla è però un altro: la sua straordinaria calzata e questo fin da subito. Da quando lo stivale lo si indossa la prima volta.

La confidenza con il piede è immediata e destinata a migliorare con l'utilizzo. Chi passa molte ore sui campi di gara non ha bisogno di ulteriori parole. Potersi concentrare sul percorso confidando nel MO-TECH è una bella sensazione. Lo stivale contrasta bene la rigidezza di alcuni modelli della concorrenza con la studiata elasticità delle sue giunture, che non cedono nemmeno dopo un'intera stagione in fuoristrada; e funziona molto bene anche il riciclo dell'aria all'interno dello stivale. Al comfort concorre anche il peso, davvero sotto la media.

Poi si apprezzano il grip sulle pedane offerto dalla sua tecnologica suola (realizzata con tecnologia Goodyear) e il corretto posizionamento delle protezioni, realizzate con materiali capaci di contrastare gli impatti. E anche il puntale metallico viene posto in evidenza da molti piloti, indicato come affidabile e robustissimo (perdere una vite è quasi impossibile).

Al momento il MO-TECH viene proposto in due colorazioni (bianco e nero), scelta classica e un po' in controtendenza, che paga sul lungo termine. Ai colori aggressivi, all'estetica all'ultimo grido Stylmartin risponde con una seria ricerca sui contenuti.

grazie alle numerose regolazioni proposte, l'applicazione è assicurata da 4 punti tramite speciali straps regolabili, il termoformato in PU espanso, anallergico, ha un finitura a semi sfere che permette il miglior dissipamento del calore per un ottimale rapporto bioclimatico.

Il tutto, assemblato in una struttura modulare dal profilo ergo/anatomico, realizzata in speciali polimeri plastici dalle elevate caratteristiche strutturali che assolve appieno la necessità, nella parte inferiore della stessa è stato realizzato uno speciale supporto (MFBS (Morpho Fit Boots System) che interferisce con la parte superiore dello stivale da fuoristrada per una maggiore stabilità del tutore.
L'assistenza del prodotto è possibile farla in totale autonomia, evitando così il consueto periodo di attesa per la manutenzione.
Grazie a queste caratteristiche e al ridotto peso, solo 740 gr., Morpho fit può assolvere le esigenze di chi pratica sport in discipline quali: Motocross, Enduro, Trial, Montain bike, Sci/snowbord, sci nautico e jetski.

Disponibile nei migliori punti vendita, Morpho Fit ha un prezzo al pubblico di 285,00 euro pezzo singolo e di 500,00 euro la coppia, iva esclusa.

Info line: 0587 488012 -www.ufoplast.com - info@ufoplast.it

Il MO-TECH nasce per il crossista ma si adatta bene anche all'enduro. Insomma uno stivale polivalente capace di soddisfare ogni passione fuoristradistica.
Stylmartin lo ha messo ai piedi di molti piloti. L'azienda vanta la collaborazione con ben 14 atleti nell'enduro ed una decina del motocross ed è presente, con questi testimonials, nei blasonati campionati continentali e mondiali di specialità.

Prezzo al pubblico del MO-TECH: 324 euro

la scheda tecnica
tomaia: pelle anfibio pieno fiore idrorepellente • fodera: air mesh • puntale: acciaio • suola: gomma antiscivolo e antiusura • sottopiede: anatomico con supporto tallone rinforzato •protezioni interne: imbottiture anti-shock • protezioni esterne: protezioni in poliuretano rigide con paracalore lato interno in pelle scamosciata •sostegno caviglia: sistema protezione e sostegno caviglia che contrasta la torsione senza compromettere la flessibilità composto da 2 pezzi divisibili intercambiabili grazie al fissaggio con viti, permette di combinare lo stivale con il colore preferito • protezioni frontali: composto da 2 pezzi divisibili e intercambiabili grazie al fissaggio con viti, permette di combinare lo stivale con il colore preferito • chiusura: 4 leve in alluminio regolabili a sistema sgancio rapido sostituibili •colori: bianco, nero • taglie: 39/47
www.stylmartin.it

IL DUE TEMPI NON TRAMONTA

Uno dei cavalli di battaglia di NILS S.p.A., sin dagli albori, è il DUO SYNT S prodotto oltremodo innovativo e riconosciuto come uno dei più consoni all'utilizzo dei motori a 2 tempi. Dopo alcuni anni in cui le moto a 2 tempi hanno avuto un forte declino ad opera dell'avvento del 4 tempi, in queste ultime tre stagioni la cilindrata di cui si parla spesso e dove si calcola sia quella che ha avuto la maggiore espansione è proprio quella dedicata alle piccole cilindrate a 2 tempi. Ecco che il DUO SYNT S ritorna davvero in auge facendo riscoprire tutte le caratteristiche che esaltano e rispettano i nuovi motori. Se guardiamo al fuoristrada, il 2 tempi è tornato prepotentemente di moda grazie alla continuità di produzione da parte di alcune aziende costruttrici che hanno tenuto duro in merito all'idea di rivalutazione del 2 tempi, ma anche grazie a nuovi regolamenti e campionati indetti sul territorio nazionale hanno fatto si che le piccole e medie cilindrate a 2 tempi si potessero riscoprire ed utilizzare in maniera propedeutica, nel mantenimento delle economie oggigiorno sempre maggiormente prese in considerazione, tanto da farne diventare dei campionati presi di mira da centinaia di ragazzi. Il 2 tempi, nella classe 125 per esempio, è ritornato nelle ultime due stagioni come categoria in cui si lotta per un vero e proprio titolo di Campione Italiano Motocross! Poi vi sono i "cinquantini" di nuova generazione, pronti a divenire "premio" della promozione scolastica. Infine nell'enduro la voglia di scorrazzare con una bella 300 cc è ormai consuetudine, tanto che la 2 tempi ricopre ormai categorie ben definite o miste, anche nel Campionato del Mondo Enduro. Non a caso NILS S.p.A. può vantare due titoli Europei 2011, conquistati con moto a 2 tempi, nel Motocross e nel Trial ad opera di Simone Zecchina (Suzuki Valenti) e Matteo Grattarola (Gas Gas). Tutto per segnalare che NILS S.p.A. è schierata, ancora una volta, a favore di tutti questi utenti ribadendo il concetto di salvaguardia del motore limitandone l'usura, aumentando le prestazioni ed al contempo rispettando l'ambiente. Il DUO SYNT S fa parte di un'epopea che NILS S.p.A. non dimentica, essendo stato uno dei primi prodotti introdotti sul mercato che ne ha decretato un vanto per l'azienda. L'olio per miscela è un prodotto particolare che esula dai classici schemi degli oli per motore. Nei motori a due tempi si parla infatti di una lubrificazione a perdere (destinata alla combustione) e il lubrificante deve soddisfare innanzitutto quattro caratteristiche primarie: ottimale lubrificazione, detergenza, ridotte emissioni, contenuti depositi dati dalla cattiva combustione. Associato a queste ineliminabili caratteristiche, l'olio deve poi avere un ottimale potere di combustione. Questo ultimo fattore aiuta spesso ad ottimizzare e facilitare la messa a punto della carburazione stessa.

DUO SYNT S è un lubrificante completamente sintetico, specialmente formulato per motori a due tempi di avanzatissima concezione. Il suo colore blu intenso consente la colorazione della miscela in maniera inconfondibile.

DUO SYNT S assicura, attraverso una perfetta combustione, massime prestazioni in termini di accelerazione e rapidità di risposta del motore, evitando la formazione di depositi carboniosi che possano limitare la mobilità delle fasce elastiche, ostruire le luci di scarico e modificare la geometria della camera di combustione.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE:

- perfetta lubrificazione e pulizia del motore;
- pronta risposta del gas;
- minimo contenuto di ceneri, riduzione dei depositi su pistoni, fasce, candele;
- diluizione istantanea e omogenea nella benzina anche a basse temperature conferendo una colorazione blu alla miscela;
- conservazione della compressione e accensione immediata;
- protezione anticorrosiva;
- pulizia dello scarico;
- riduzione dell'emissione di fumi e particolato.

Per informazioni, specifiche e listino prezzi, sulla gamma NILS "MOTOR BIKE LUBRICANTS" consultate il sito: www.nils.eu

MX DREAM USA è un progetto MADE in ITALY 100%, nato dalla volontà di 3 appassionati Italiani , una realtà che vuole accompagnavi nelle piu' belle piste del sud California senza che dobbiate preoccuparvi di nulla, grazie all'esperienza di molti viaggi sappiamo esattamente cosa desidera un pilota quando arriva in California e soprattutto cosa non fare per non perdere tempo prezioso e godere al massimo delle innumerevoli opportunità che offre un viaggio come questo.

La California è la terra dove il Motocross ed il Supercross vivono la loro massima espressione, allenarsi spesso nella stessa pista dove è consuetudine incontrare gli idoli di questo meraviglioso sport. Il clima temperato anche in pieno inverno , le piste perfettamente preparate, dalle dimensioni imbarazzanti saranno il terreno ideale per praticare il vero motocross, ogni pista dispone dai 3 ai 5 tracciati differenti con difficoltà diverse per permettere il massimo divertimento a qualsiasi livello e perchè no' anche una stupenda preparazione invernale al pilota professionista Disponiamo di tutto il necessario per un hospitality in pista e di moto recentissime e perfettamente a punto sia 250 4t che 450 4t, la sistemazione ed il pernottamento viene curato da MX Dream Staff in ogni dettaglio.
Il periodo migliore è sicuramente da gennaio a marzo dove praticamente ogni week end è possibile vedere dal vivo una o piu' prove del AMA Supercross dal vivo, ma anche tutti gli altri mesi sono meravigliosi e la California offre inoltre una vastissima offerta di attrazioni, divertimenti e posti incredibili da visitare, oltre al motocross ci sono le spiagge, Los Angeles, Las Vegas, San Diego e molto altro.

COSA VI SERVE?
Il biglietto aereo, la vostra borsa con l'abbigliamento tecnico (se non volete fare acquisti negli immensi negozi della california come Chapparal, Temecula Motorsport, Langstone Motorsport ecc) e qualche soldo per fare shopping e per cenare....tutto il resto è compito di MX Dream USA! See you soon in american tracks!

Per info:
andyg250@tiscali.it
primo.dc@libero.it

SEARLE
100
MONSTER ENERGY
XL moto cross
web magazine